VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 49)**

z dnia 9 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 49)

9 marca 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (druk nr 1321),

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Andrzej Bąk** prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Szczecinie, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jakub Andrzejewski** wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Paweł Kowalski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Chciałabym powitać państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości. Witam pana Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Jakuba Andrzejewskiego, wiceprezesa Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, pana Andrzeja Bąka, prorektora do spraw morskich Akademii Morskiej w Szczecinie, pana Marcina Białka, naczelnika Wydziału Transportu Wodnego Śródlądowego w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Przemysława Dacę, zastępcę dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Jacka Dubińskiego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, pana Macieja Gromka, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, pana Tomasza Koconia, specjalistę w Wydziale Transportu Wodnego Śródlądowego w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Andrzeja Kościka, przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", pana Pawła Kowalskiego, członka Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, pana Adama Krukowskiego, naczelnika Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Prawnym w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Jana Popończyka ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, pana Bartosza Szczurowskiego, dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Gospodarki Mor-

skiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Krzysztofa Wosia, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Mamy kworum? Mamy.

W porządku dziennym mamy pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej z druku nr 1321. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek. Sprzeciwu nie słyszę.

Marszałek Sejmu w dniu 24 lutego 2017 roku skierował powyższy projekt ustawy do naszej Komisji do pierwszego czytania z jednoczesnym wyznaczeniem terminu przedstawienia sprawozdania do dnia 21 marca bieżącego roku. Przypominam, że pierwsze czytanie projektu ustawy obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie ogólnych zasad projektu oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy. W tym momencie poproszę pana ministra o przedstawienie uzasadnienia projektu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo. Szanowna Komisjo, projekt ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej ma na celu implementację dyrektywy Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 roku wykonującej umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej, Europejską Organizację Kapitanów i Europejską Federację Pracowników Transportu. Przedmiotowa dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do przyjęcia przepisów regulujących niektóre aspekty czasu pracy w transporcie śródlądowym, zdrowia oraz bezpieczeństwa pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

Termin implantacji dyrektywy do polskiego porządku prawnego upłynął w dniu 31 grudnia 2016 roku. Wydłużenie terminu implementacji dyrektywy wynika bezpośrednio z konieczności przeprowadzenia, ze względu na charakter wprowadzanych regulacji wpływających na prawa i obowiązki pracodawców i pracowników sektora transportu wodnego śródlądowego, szerokich konsultacji publicznych i uzgodnień w zakresie projektu ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

W ramach prowadzonych konsultacji publicznych wpłynęły uwagi Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, dotyczące uznania za czas pracy również delegacji służbowych marynarzy. Ze względu na to, że uwzględnienie owych uwag wiązałoby się z powstaniem istotnych skutków społeczno-finansowych Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej musiało skonsultować zgłoszone uwagi z Ministrem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwem Finansów, jak też poddać je wnikliwej i dogłębnej analizie.

Jednocześnie ze względu na określony w dyrektywie termin wdrożenia Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pozostaje w stałym kontakcie z Komisją Europejską, przygotowując wyjaśnienie w sprawie wyżej wymienionego terminu, czyli niedotrzymania terminu 31 grudnia 2016 roku.

Obecnie obowiązujące przepisy Kodeksu pracy nie odpowiadają w pełni potrzebom armatorów i pracowników zatrudnionych w sektorze żeglugi śródlądowej. Są trudne do zastosowania w projekcie ze względu na specyfikę pracy wykonywanej na statkach żeglugi śródlądowej. Wdrożenie do polskiego prawa w drodze ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej wymogów dyrektywy zapewni polskim armatorom stworzenie takich warunków i organizacji pracy na statkach żeglugi śródlądowej, jakie mają armatorzy z pozostałych państw europejskich.

Projekt ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej uzupełnia więc obowiązujące przepisy Kodeksu pracy w sposób bardziej odpowiadający potrzebom armatorów i pracowników zatrudnionych w sektorze transportu wodnego śródlądowego oraz wprowadza regulacje uwzględniające specyfikę pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Przepisy projektu będą miały zastosowanie wobec osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej, zatrudnionych jako członkowie załogi lub personel pokładowy. Zgodnie z wymogami dyrektywy nie obejmują one natomiast osób, które w niezależny sposób i na własny rachunek eksploatują jednostki pływające. W związku z powyższym przepisy projektowanej ustawy odnosić się będą wyłącznie do osób wykonujących pracę

na statkach żeglugi śródlądowej, zatrudnionych na podstawie umowy o pracę jako członkowie załogi lub personel pokładowy.

Do najważniejszych regulacji wprowadzonych projektem ustawy należy, po pierwsze, zaliczenie gotowości do wykonywania pracy do czasu pracy. W projekcie ustawy uwzględniono odmienną od Kodeksu pracy definicję czasu pracy obejmującą okres gotowości do wykonywania pracy. Wobec powyższego przedmiotowa regulacja oznacza, że takie okresy jak oczekiwanie na śluzowanie statku lub postój na statku w związku z nieplanowanymi pracami konserwacyjnymi lub remontami, podczas których pracownicy pozostają w dyspozycji pracodawcy, będą zaliczane do okresów wykonywania pracy, za które należy się wynagrodzenie określone w umowie o pracę danego pracownika.

Po drugie, następuje wprowadzenie dwunastomiesięcznego okresu rozliczeniowego dla pracodawców. Uwzględnienie dwunastomiesięcznego okresu rozliczeniowego pozwoli pracodawcom na elastyczne ustalenie harmonogramu pracy dla pracowników zatrudnionych w sektorze transportu wodnego śródlądowego. Powyższe rozwiązanie jest korzystne w tych sektorach gospodarki, w których występuje zmienne zapotrzebowanie na pracowników, tam, gdzie działalność intensyfikuje się sezonowo. Jednym z przykładów takiego sektora jest sektor transportu wodnego śródlądowego.

Po trzecie, następuje wprowadzenie limitów czasu pracy dla pracowników wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej w zakresie limitów ogólnych czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej, zgodnie z którymi czas wykonywania pracy na statku nie może przekraczać czternastu godzin w ciągu dwudziestu czterech godzin oraz osiemdziesięciu czterech godzin w ciągu siedmiu dni, limitów czasu pracy na statku pasażerskim, zgodnie z którymi czas wykonywania pracy na statku pasażerskim w sezonie nie może przekroczyć dwunastu godzin w ciągu dwudziestu czterech godzin oraz siedemdziesięciu czterech godzin w ciągu siedmiu dni, limitów czasu pracy w porze nocnej od godz. 23.00 do godz. 6.00 rano na statku żeglugi śródlądowej, zgodnie z którymi czas wykonywania pracy na statku żeglugi śródlądowej nie może przekraczać siedmiu godzin w ciągu dwudziestu czterech godzin i czterdziestu dwóch godzin w ciągu siedmiu dni.

Powyższych limitów nie stosuje się w sytuacji zagrożenia statków żeglugi śródlądowej oraz osób zatrudnionych na tych statkach, a także kiedy zaistnieje konieczność udzielania pomocy w sytuacji zagrożenia innych statków i osób przebywających na owych statkach. Pracodawca po zakończonej akcji podjętej w sytuacji zagrożenia powinien zapewnić pracownikom odpowiednie okresy odpoczynku.

Po czwarte, następuje zapewnienie odpowiednich dni odpoczynku dla pracowników zatrudnionych na statkach żeglugi śródlądowej. Projekt ustawy przewiduje mechanizm przyznawania odpowiedniego okresu odpoczynku dla pracowników wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej. Zgodnie z projektem ustawy pracownikom przysługują preferencyjne dni odpoczynku w stosunku do obowiązujących wymagań Kodeksu pracy.

Po piąte, jest obowiązek prowadzenia przez pracodawcę ewidencji czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej. Pracodawca będzie musiał prowadzić odrębnie dla każdego pracownika ewidencję czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej. Przedmiotowa ewidencja ma być przechowywana na pokładzie statku przez dwanaście miesięcy. Do dziesiątego dnia każdego miesiąca pracodawca ma obowiązek wystawić pracownikowi ewidencję za poprzedni miesiąc do zatwierdzenia. Pracownik zatwierdza ją podpisem, a kopię zatwierdzonej ewidencji przechowuje przez rok.

Mając na uwadze obowiązek implementacji dyrektywy 2014/112/UE, bieżący monitoring Komisji Europejskiej, stan wdrożenia dyrektyw przez państwa członkowskie, a w zakresie projektowanej ustawy charakter wprowadzanych regulacji odpowiadający potrzebom środowisk pracowników i pracodawców sektora transportu wodnego śródlądowego, zwracam się z uprzejmą prośbą o przyjęcie projektu ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej w obecnym kształcie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Nie widzę. Proszę bardzo, pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Mam pytanie odnośnie do ewidencji czasu pracy. Jak wiemy, dzisiaj to dziennik pokładowy stanowi ten dokument, w którym zawarte są wszystkie zapisy uwzględniające godziny pracy całej załogi. Nie widzę powodu, żeby wprowadzać dodatkowe przepisy, które będą obciążać pracodawcę w celu ewidencjonowania godzin, czasu pracy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Kto z państwa? Proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Przemysław Daca.

Szanowni państwo, dyrektywa i ustawa akurat nie obejmują zagadnień dotyczących sposobu ewidencji. Wynika to z Kodeksu pracy. Akurat te kwestie nie zmieniają się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy pan poseł jest usatysfakcjonowany? Czy ma jeszcze jakieś pytania?

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Mam jeszcze jedno pytanie, kto miałby to prowadzić. Z tego, co słyszę, armator. Powiedzmy, że armator posiada dziesięć jednostek. Nie wiem, czy będzie w stanie prowadzić ewidencję każdej jednostki, każdego marynarza, każdego kapitana, czy będzie w stanie prowadzić ewidencję czasu pracy każdego załoganta.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Chciałbym tylko powiedzieć, że zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem każdy pracodawca, w tym przypadku armator, musi prowadzić taką ewidencję. Jak mówiłem, nie jest to przedmiotem ustawy. Jest to odrębna rzecz, która już funkcjonuje. W tej chwili nie zmieniamy Kodeksu pracy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł jeszcze raz. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Nie za bardzo rozumiem. Pan dobrze o tym wie, że pracodawca nie jest w stanie prowadzić ewidencji, jeżeli posiada np. dziesięć jednostek pływających. Jeżeli na jednostce jest czterech załogantów, nie jest w stanie prowadzić ewidencji czasu pracy. Wiem, że na pewno będzie to scedowane na kapitana danej jednostki. Do tego dojdzie. W ten sposób zrobimy z kapitana kadrowego, księgowego. Kapitan musi dbać o bezpieczeństwo jednostki, a nie zajmować się dodatkowymi zapisami. Jak powiedziałem, kapitan prowadzi dziennik pokładowy, który jest rejestrowany. Wszystkie godziny są do wglądu. Nie widzę powodu, żeby wprowadzać tutaj nowe przepisy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy któryś z panów chciałby odpowiedzieć? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Chciałbym powiedzieć, że na bieżąco jesteśmy w kontakcie ze Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych oraz innymi armatorami. Po raz pierwszy słyszę o tego typu problemach, tym bardziej że takie prawo funkcjonuje od wielu, wielu lat. Jest to kwestia regulaminu wewnętrznego pracodawcy. Taki jest obowiązek prawny. Mało tego, dyrektywa i ustawa, nad którą pracujemy, są wynikiem uzgodnień europejskich organizacji pracodawców, armatorów, marynarzy, którzy sami sobie wypracowali pewną umowę, zasady współpracy. W tej chwili przyjmujemy to w wypracowanym kształcie. Jeżeli byłyby w tym zakresie jakieś problemy, to jak rozumiem, byłyby uregulowane w dyrektywie. Przyznam szczerze, że nie za bardzo rozumiem pytanie. Po raz pierwszy spotykam się z takimi problemami, a na bieżąco współpracujemy z armatorami, z kapitanami. Cały czas jesteśmy w kontakcie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan kapitan Popończyk. Bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Jeżeli chodzi o nieszczęsny zapis dotyczący ewidencji, odniosę się do niego za chwileczkę. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na art. 8 dotyczący czasu pracy na statkach pasażerskich. Być może dyrektywa, która była przygotowywana przez wiodące państwa Unii Europejskiej, nie bierze pod uwagę tego, że w Polsce jest nieco inny klimat. W Niemczech wakacje trwają dużo dłużej, ponieważ różne landy wakacje szkolne mają w różnym czasie. Okres wakacyjny rozciąga się tam mniej więcej od początku maja do końca września. U nas okres wakacyjny jest bardzo krótki, zresztą jest określony ustawowo. Trwa około siedemdziesięciu dni od końca czerwca do końca sierpnia. Dla statków żeglugi pasażerskiej jest to okres wyjątkowych żniw.

Ponieważ w art. 8 jest bardzo zgrabnie opisane, ujęte, w jaki sposób ma wyglądać czas pracy na statkach pasażerskich, powstaje jedno pytanie, czy jako jednolity okres pracy może być traktowany cały okres wakacyjny do siedemdziesięciu dni, oczywiście z obowiązkiem płatnych dni wolnych potem. Zapis, który jest w tej chwili, pozostawia bardzo dużą dowolność interpretacyjną, która może skutkować tym, że armator statku pasażerskiego w środku sezonu turystycznego będzie musiał zrobić dzień, dwa przerwy oddając pracownikom wolne dni liczone według stawki 0,2 dnia odpoczynku za każdy dzień pracy. Być może warto dodać art. 3, że w okresie ścisłego sezonu rozumianego jako okres wakacji szkolnych dopuszczalne jest, żeby okres ten w całości stanowiły kolejne dni pracy, a bezpośrednio po owym okresie byłby czas na wykorzystanie dni wolnych. Jest to bardzo istotna rzecz, dlatego że trudno jest znaleźć kapitanów na statki żeglugi pasażerskiej w środku sezonu, a robienie podwójnych składów załóg dla małych armatorów jest po prostu nieopłacalne. To tyle, jeżeli chodzi o statki pasażerskie.

Jeżeli chodzi o ewidencję czasu pracy, u nas warunki pływania są diametralnie inne niż na Zachodzie. U nas ciężko jest mówić o regularnym pływaniu, o regularnej żegludze. Należy brać pod uwagę np. to, że pojawiają się okresy, kiedy jest woda i wtedy po prostu trzeba pływać, wykorzystać to, że jest woda, dlatego że za chwilę wody nie będzie i żadne dyrektywy w tym nie pomogą. Po prostu nie będzie pływania, będzie się stało i koniec.

Jeżeli chodzi o kwestię ewidencji, w art. 11 ust. 4 jest zawarta rzecz, która jest sprzeczna z duchem pozostałej części ustawy. Wprowadza się tutaj okres rozliczenia w terminie do dziesiątego dnia każdego miesiąca. Oznacza to, że ktoś kto to formułował, w życiu nie był na statku albo słyszał o tym jedynie pobieżnie. Statki towarowe pływają w cyklach tygodniowych. Zmiany załóg są dwa na dwa, trzy na jeden, trzy na trzy. Wprowadzenie okresu pełnego miesiąca oznacza wprowadzenie kompletnego chaosu w systemie funkcjonowania statku żeglugi śródlądowej. Jeżeli już coś takiego ma być, niech będzie to powiązane z tym, że ewidencję należy przedstawić pracownikowi za ostatni okres zmiany najpóźniej na początku następnej. Jeżeli człowiek schodzi w Belgii, wsiada do busa i jedzie do Polski, armator jest w Szczecinie, a człowiek mieszka w Kędzierzynie-Koźlu, to kto kogo ma ganiać z papierem, żeby do dziesiątego dnia jakiegoś miesiąca uzyskać jego podpis? Zapis ustawowy powoduje, że urzędy żeglugi śródlądowej będą zobligowane do tego, żeby tego wymagać, a jest to absurd, panie dyrektorze. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wydaje mi się, że jest to bardzo ważna uwaga, zwłaszcza jeżeli chodzi o praktyczną stronę funkcjonowania marynarzy w żegludze śródlądowej. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Jest wiele uwag, a więc może po kolei. Jeżeli chodzi o sezon rozumiany jako dziewięć kolejnych miesięcy... Może najpierw troszeczkę inaczej. Chciałbym powiedzieć, że omawianą ustawą tak naprawdę implementujemy umowę, jak już wcześniej wspomniałem, wszystkich organizacji żeglugi śródlądowej, która została wypracowana pod auspicjami Komisji Europejskiej. Komisja Europejska przyjęła ją w całości. Każde z państw członkowskich jest zobligowane do tego, żeby ją przyjąć i implementować do porządku prawnego w zasadzie bez zmian, ewentualnie z takim zastrzeżeniem, że jeżeli miejscowe prawo pracy w danym kraju członkowskim jest korzystniejsze dla armatorów, pozostaje ono aktualne i nie można go zmienić. W związku z powyższym jesteśmy zobowiązani przyjąć zapisy dyrektywy w całości nie zmieniając ich. To po pierwsze gwoli wyjaśnienia.

Po drugie, jeżeli chodzi o sezon, o którym mówił pan kapitan, na początku ustawy w art. 2 ust. 6 jest definicja tego, co się rozumie przez sezon. Jest tam mowa o maksymalnie dziewięciu kolejnych miesiącach. Nie musi to być zatem dziewięć miesięcy, może być np. sześć. Jest to następna rzecz.

Jeżeli chodzi o termin dziesiątego dnia każdego miesiąca, jest to zapis umożliwiający ochronę marynarzy, którzy w ten sposób mogą mieć pewność, gwarancję, że w odpowiednim czasie zostaną im wypłacone odpowiednie pensje. Z naszego punktu widzenia nie ma takiego problemu. Jak mówiłem wcześniej, projekt był szeroko konsultowany ze wszystkimi związkami armatorów żeglugi śródlądowej i innymi organizacjami. Do dnia dzisiejszego żadne uwagi do owego zapisu nie wpłynęły. W tej chwili jesteśmy na pewnym etapie legislacyjnym. Jesteśmy spóźnieni o trzy miesiące. Myślę, że to nie jest ten czas. Uwagi można było nam przedstawić, kiedy pracowaliśmy nad ustawą. Z naszego punktu widzenia problem nie jest ważki, nazwijmy to w ten sposób.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Chciałbym się odnieść do zapisu, że pracodawca w terminie do dziesiątego dnia każdego miesiąca musi przedstawić pracownikowi ewidencję czasu pracy. Jak mówiłem wcześniej, ewidencja czasu pracy jest ujęta w dzienniku pokładowym. Może zmienić to w ten sposób, że pracodawca na wniosek marynarza, załoganta ma obowiązek przedstawić ewidencję czasu pracy zgodną z zapisami w dzienniku pokładowym.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Chciałbym tylko powiedzieć, że dyrektywa wprowadziła zasadę, że ewidencja powinna być przechowywana na statku żeglugi śródlądowej. W tej chwili nie możemy tego zmienić.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Panie dyrektorze, jeszcze raz powtórzę, że jednostka pływająca posiada coś takiego jak dziennik pokładowy. Musi pan to zrozumieć. W dzienniku pokładowym są wszystkie zapisy prowadzone przez kapitana, który jest odpowiedzialny za całą załogę, za całą jednostkę. Taka ewidencja jest.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Doskonale rozumiem, tylko że przepisy rozróżniają co innego. Czym innym jest dziennik pokładowy, który służy innym celom, między innymi weryfikacji tego, jak długo dany marynarz pracował na statku. Jest to element jego awansu. Każdy marynarz po to, żeby otrzymać awans na następny stopień, musi przepływać odpowiedni czas, musi to wykazać. Powinno być to weryfikowane na podstawie dziennika pokładowego. Czym innym jest natomiast ewidencja czasu pracy, która zgodnie z obowiązującym prawem służy do wypłacenia pracownikom odpowiedniego wynagrodzenia. Są to dwie zupełnie różne rzeczy, inaczej uregulowane w innych miejscach, w innych ustawach.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Mam jeszcze jedno pytanie do pana dyrektora. Panie dyrektorze, bardzo proszę o odpowiedź. Czy widział pan kiedyś dziennik pokładowy jednostki?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Tak, widziałem.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Chciałbym panu przypomnieć, że w dzienniku są zapisy dotyczące odpoczynku, czasu pracy, itd. Z zapisów tych naprawdę można wszystko wyciągnąć, ile dany pracownik w określonym czasie pracował, ile spał, ile odpoczywał, ile miał wacht. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, jest napisane, że pracodawca przedstawia. Nie oznacza to, że każdy będzie przychodził i czytał sobie dziennik pokładowy, tylko że musi być wystawiony dokument, w którym jest o tym mowa na podstawie dziennika. Szybciej przychyliłabym się do wątpliwości pana kapitana. Z praktycznego punktu widzenia też mogłabym zapytać, czy ktoś z państwa jest z rodziny marynarskiej i wie, jak wygląda transfer marynarzy, kto za to płaci. Marynarze będą podróżować 300, 500 bądź 3000 kilometrów, żeby odebrać jakieś zaświadczenie lub złożyć podpis. To bardziej by mnie bolało niż to, o czym mówi pan poseł, dlatego że zaświadczenie jest wydawane właśnie na tej podstawie. Bardziej szłabym w tym kierunku, żeby ułatwić życie marynarzom, a nie żeby ktoś musiał za nimi gonić albo ich wstrzymywać. Są to realne, z życia płynące wątpliwości. Proszę, żeby odniósł się pan do tego.

Jeżeli chodzi natomiast o dziennik pokładowy, o to, co można z niego wyczytać, jeżeli chodzi o to rozwiązanie, może któryś z panów kapitanów mógłby to potwierdzić albo zaprzeczyć, żebyśmy jakoś spuentowali naszą dyskusję. Za chwilę przejdziemy do rozpatrywania projektu, będziemy musieli rozstrzygnąć ów punkt. Jednocześnie wiemy, że ustawa była konsultowana ze środowiskiem. Rozumiem, że można liczyć, iż osoby, które brały udział w konsultacjach, potwierdzą, że dana propozycja była z państwem uzgodniona i powinna być przez nas przyjęta w danym kształcie. Bardzo proszę, panie dyrektorze, jeszcze raz à propos praktycznego funkcjonowania marynarza w kontekście dziesięciu dni.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Wydaje się, że ułatwieniem po to, żeby nikt nie musiał biegać z zaświadczeniami, jest to, że kopia ewidencji czasu pracy zgodnie z ust. 5 musi się znajdować na statku żeglugi śródlądowej. Myślę, że to załatwia sprawę. Rozumiem wniosek pani przewodniczącej. Może o stanowisko w tej sprawie poprosimy pana prezesa związku, który uczestniczył w pracach nad umową oraz konsultował z nami ustawę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jakub Andrzejewski:

Witam państwa. Jakub Andrzejewski. Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Co prawda, jesteśmy świeżym zarządem, trochę się u nas w związku pozmieniało, ale potwierdzam, że poprzedni zarząd Związku Polskich Armatorów Śródlądowych w osobach pana Gabienia oraz pana Hopfera, którzy się tym zajmowali w poprzednim okresie, wszystko uzgadniał z ministerstwem. Były robione uzgodnienia. Oczywiście mieliśmy trochę uwag. Niektóre uwagi zostały ujęte.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła odnośnie do dodatkowego opisu czasu pracy, wykazu, który do dziesiątego dnia każdego miesiąca ma podpisać pracownik, jeżeli chodzi o to, co przedstawia pracodawca, dla nas armatorów stanowi to zabezpieczenie. Jeżeli będzie to jasne i klarowne, jeżeli będzie to zgodne z dyrektywą, jest to dla nas zabezpieczenie przy współdziałaniu z jednostkami zachodnich urzędów żeglugi, które głównie będą nas kontrolować. Powiedzmy sobie szczerze, polscy armatorzy przeważnie, nie powiem, że w bardzo dużym procencie, ale przeważnie pływają na zachodnich akwenach. To tam jest niebezpieczeństwo, że kontrolujące jednostki administracyjne będą nas obligować do tego, żeby na pokładzie były wszystkie rzeczy. Nie interesuje ich dokładnie dziennik, w którym mają coś wyszukać. Chcą mieć wszystko przygotowane. Nawet są takie pogłoski, że szykują się do tego, żeby nas kontrolować. Będzie to czas pracy. Wszystkie zestawienia roczne mają być na jednostce, wszystko ma być potwierdzone przez marynarzy. Dlatego stanowi to dla nas zabezpieczenie. Wiadomo, że dla nas, dla armatorów oznacza to więcej pracy. Chcemy jednak być zabezpieczeni pod tym względem, żeby później nie było problemów, że mamy coś u nich do zapłacenia, a kary u nich są dosyć duże.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan kapitan, bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Jeszcze raz Jan Popończyk.

Jeżeli chodzi o kwestię samego prowadzenia ewidencji, to dla małych armatorów, szczególnie tych, którzy mają jeden statek, w zasadzie jest to duplikowanie zapisów z dziennika pokładowego. W związku z tym armatorów, którzy mają jedną lub dwie jednostki, można by było z tego zwolnić. Raczej dotyczy to tych, którzy mają sporo załóg na zmianach.

Jeżeli natomiast chodzi o terminy, które są określone w ustawie, gorąco bym prosił o przeanalizowanie jeszcze raz powiązania ich z regulaminowym czasem zmian, dlatego że dziesiąty każdego miesiąca, w ogóle podział na miesiące jest podziałem z zupełnie innej bajki. Jest on nieżyciowy, jeżeli chodzi o sposób funkcjonowania żeglugi śródlądowej, gdzie podstawą jest tydzień lub wielokrotność tygodnia. Jest to uciążliwe. Proponuję zapisać, że pracodawca po zakończeniu danej zmiany przedstawia pracownikowi ewidencję czasu pracy na statku żeglugi z zakończonej zmiany, najpóźniej w dniu rozpoczęcia kolejnej zmiany przez danego pracownika.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, co pan kapitan ma na myśli. Pomimo zachowania dziesięciu dni, po to, żeby państwo jako armatorzy byli spokojni, chcielibyśmy wziąć pod uwagę i wyjść naprzeciw marynarzom, którzy byliby zapewnieni przez armatorów, że jest sporządzony dokument. Mogliby go podpisać schodząc ze statku, jadąc do domu, żeby nie musieli wracać ani żeby nikt nie musiał ich szukać w ciągu trzech dni w celu złożenia podpisu. Wynika z tego, że państwo trzy dni wcześniej musielibyście sporządzić dokument. Czy tak?

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Nie tyle trzy dni wcześniej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan kapitan stwierdził, że jest siedem albo czternaście dni.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Powiedzmy, że zaczynamy pływać w dniu 1 kwietnia. Zmiana trwa trzy tygodnie. Kończy się w dniu 21 kwietnia. Trzeba przygotować dla pracownika ewidencję za trzy tygodnie, za czas kiedy pływał. Kiedy schodzi, od razu czeka na niego bus, który właśnie przywiózł kolejną zmianę. Fizycznie może zabraknąć czasu. W związku z tym kiedy przyjedzie na następną zmianę po trzech tygodniach, będzie miał przygotowaną ewidencję, będzie mógł ją podpisać. Nie będzie wówczas ganiania się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak nie może być. Niestety musimy działać w pewnych ramach. Tak się nie da. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie Maciej Gromek:

Maciej Gromek. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

Proszę państwa, nie bardzo wiem, w czym jest problem. Armator przedstawia pracownikowi rozliczenie czasu pracy za poprzedni miesiąc. Nieważne, czy pracował siedem dni, czy czternaście dni, czy pięć dni. Do dziesiątego następnego miesiąca ma dostać sprawozdanie ze swojej pracy. Niezależnie czy na statek wejdzie dwunastego czy piętnastego, wówczas podpisze. Nie widzę więc problemu. Jest to sprawozdanie z jego pracy za poprzedni miesiąc. Kiedyś kapitan wypełniał dziennik pokładowy i kontrolki pracy, które później sam odnosił do biura w celu dalszego obrabiania. Kiedy w dzisiejszych czasach, w dobie elektroniki możemy przesyłać różne informacje, nie widzę tutaj żadnego problemu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Wydaje mi się, że jest to wyjaśnione. W związku z tym nie wracajmy już do owej kwestii, ponieważ jest ona wyjaśniona. Jeżeli macie państwo pytania doty-

czące innych artykułów bądź inne wątpliwości, bardzo proszę. Jeżeli nie ma, zamykam dyskusję.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 1321.

Nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

W związku z tym zgłaszam wniosek o niezwłoczne przystąpienie do rozpatrzenia projektu ustawy. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje powyższy wniosek. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z tym, że projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej, przypominam, że ewentualne poprawki może zgłosić grupa co najmniej trzech posłów w formie pisemnej.

Przechodzimy zatem do rozpatrzenia projektu. Otwieram dyskusję.

Tytuł ustawy, drodzy państwo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tytułu? Nie słyszę. Stwierdzam, że wobec braku sprzeciwu Komisja przyjmuje tytuł.

Czy są uwagi do art. 1? Nie słyszę sprzeciwu, nie słyszę uwag. W związku z tym stwierdzam, że Komisja przyjmuje art. 1.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 2. Czy państwo zgłaszacie jakieś uwagi? Nie słyszę. W związku z tym, że nie widzę sprzeciwu, stwierdzam jego brak. Komisja przyjmuje art. 2.

Art. 3. Czy są uwagi? Czy jest sprzeciw. Wobec braku sprzeciwu stwierdzam, że Komisja przyjmuje art. 3.

Art. 4. Czy są uwagi? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Pani przewodnicząca, dwie uwagi językowe. W ust. 1 w drugiej linijce jest zapis „przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu”. Proponujemy zapisać cyfrą „5-dniowym”, podobnie jak jest w kolejnych przepisach, np. w art. 6.

Druga rzecz. W ust. 2 czytamy: „Tygodniowy czas pracy na statku żeglugi śródlądowej, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może...”. Przecinki przed i po wtrąceniu nie są potrzebne. W innych przepisach ustawy zapis ten występuje bez przecinków. Chodzi o konsekwentny zapis. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W porządku. Rozumiem, że zgadzamy się z Biurem Legislacyjnym. Czy jest jakiś sprzeciw wobec art. 4? Nie widzę. Wobec braku sprzeciwu uważam, że Komisja przyjęła art. 4.

Art. 5. Czy są uwagi z państwa strony? Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Rozumiem, że Komisja przyjęła art. 5.

Art. 6. Czy są uwagi z państwa strony? Czy jest sprzeciw? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna uwaga do ust. 2. Proponujemy zapisać: „Jeżeli rozkład czasu pracy przewiduje większą liczbę dni pracy niż liczba dni odpoczynku...”. Tak samo jest w kolejnych przepisach ustawy. Trzeba tu dopisać wyraz „liczba”, żeby był zapis „niż liczba dni odpoczynku”. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że przyjmujemy. Jest to oczywista sprawa. Czy jest sprzeciw wobec art. 6? Nie widzę. Wobec tego rozumiem, że Komisja przyjęła art. 6.

Art. 7, drodzy państwo. Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna rzecz dotycząca ust. 3. Na końcu zdania pierwszego w ust. 3 mamy sformułowanie „0,2 dnia odpoczynku”. Wtrącenie to należy zapisać bez przecinków. W kolejnym zdaniu należy zapisać: „Przy ustalaniu liczby przysługujących pracownikowi dni odpoczynku...” – dalej bez zmian. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że państwo parlamentarzyści wyrażają zgodę. Ministerstwo również. Czy jest sprzeciw wobec art. 7? Nie widzę. Rozumiem, że Komisja przyjęła art. 7.

Przechodzimy do art. 8. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 8? Nie widzę. Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biorąc pod uwagę ust. 2, proponujemy, żeby brzmienie przepisu ust. 1 było następujące: „Czas prac w sezonie na statku pasażerskim łącznie z godzinami...” – dalej bez zmian. Podobnie jest w ust. 2. Dziękuję bardzo. Zamieniamy kolejność wyrazów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy jest sprzeciw ze strony państwa parlamentarzystów? Nie widzę. Rozumiem, że przyjęliśmy art. 8.

Art. 9. Czy są jakieś uwagi? Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Rozumiem, że przyjęliśmy art. 9.

Art. 10. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa parlamentarzystów? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna uwaga do linijki trzeciej w art. 10 ust. 1. Mamy tam sformułowanie „osób lub ładunku znajdujących się na pokładzie, a także w przypadkach”. Biorąc pod uwagę całą konstrukcję powinien być tu wyraz „przypadku”, a nie „przypadkach”.

Natomiast w ust. 2 w drugiej linijce powinien być zapis „pracodawca niezwłocznie po ustaniu okoliczności, o których mowa w ust. 1”. Zamiast wyrazów „w tym ustępie” powinny być wyrazy „w ust. 1”. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Czy państwo parlamentarzyści zgłaszają sprzeciw wobec zaproponowanych zmian? Nie słyszę. Rozumiem, że Komisja przyjmuje art. 10 bez sprzeciwu.

Art. 11. Czy są uwagi? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję. W związku z tym, że w ust. 1 poprzez zapis „ewidencję czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej, zwaną dalej «ewidencją»” wprowadzono skrót, to w ust. 4 i 5 należy używać owego skrótu. W związku z tym zdanie pierwsze w ust. 4 będzie brzmiało: „Pracodawca, w terminie do 10. dnia każdego miesiąca, przedstawi pracownikowi ewidencję za miesiąc poprzedni”. Zdanie drugie pozostaje bez zmian. Wystarczy zapis „ewidencję za miesiąc poprzedni”, trzeba wykreślić wyrazy „czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej”, dlatego że wprowadziliśmy skrót. Podobnie brzmienie ust. 5 powinno być następujące: „Kopię ewidencji pracownik przechowuje przez okres roku”.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, wykreślamy. Czy ktoś z państwa chciałby wyrazić sprzeciw wobec art. 11 po poprawkach zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne? Nie słyszę. W związku z tym Komisja przyjęła art. 11.

Art. 12. Czy są uwagi z państwa strony? Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Rozumiem, że wobec braku sprzeciwu Komisja przyjmuje art. 12.

Art. 13. Czy są jakieś uwagi? Nie ma. Rozumiem, że Komisja przyjęła art. 13.

Zgłaszam wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami, które zaproponowało Biuro Legislacyjne. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje powyższy wniosek. Komisja przyjęła wniosek.

Muszę jeszcze zadać pytanie panu ministrowi o konieczność wystąpienia przez Komisję do Ministra Spraw Zagranicznych o opinię na temat zgodności przyjętego projektu z prawem Unii Europejskiej. Mieliście ją państwo? A więc już nie będzie potrzebna. Dobrze. Warunek ten mamy wypełniony.

Teraz, drodzy państwo, pozostaje wybór posła sprawozdawcy. Jeżeli mój kolega nie obrazi się na mnie, poproszę pana posła Kobylarza o pełnienie funkcji posła sprawozdawcy. Czy ktoś z państwa jest przeciwny takiemu wyborowi?

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

I tak jestem obrażony za ostatnie wyjazdowe posiedzenie Komisji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę kierować uwagi do LOT-u, ponieważ zepsuł się samolot.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Przejechałem ponad dwieście kilometrów i dostałem sms-a o odwołaniu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja też. Możemy sobie podać rękę i pójść na kawę.

Po to, żeby to państwu zrekompensować, pragnę poinformować, że chciałabym wyjść naprzeciw moim kolegom, którzy prosili o materiały związane z Polską Żeglugą Morską i którzy nie byli usatysfakcjonowani z powodu odwołania posiedzenia Komisji w Rewalu. Chciałabym też przeprosić, gdyż pan minister będzie w Brukseli. Chciałam zrobić posiedzenie w dniu nieposelskim, ale nie udało mi się. Będę się starać, żeby było to po raz ostatni.

Otóż pragnę poinformować, że w dniu 20 marca bieżącego roku planuję wyjazdowe posiedzenie Komisji w Szczecinie. Tematem posiedzenia – będzie to ciekawe posiedzenie –będą informacje Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o aktualnej sytuacji i perspektywach rozwoju przemysłu stoczniowego, aktualnej sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej oraz zagrożeniach dla funkcjonowania przystani rybackiej w Rewalu. Bardzo proszę o zgłaszanie się państwa do Sekretariatu. Wystąpiliśmy o informacje płynące z audytu, informacje dotyczące Polskiej Żeglugi Morskiej. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, w pełni szanuję pani prawa, aczkolwiek to Prezydium Komisji, a nie przewodniczący powinno decydować o tego rodzaju posiedzeniach wyjazdowych. Zwracam uwagę na fakt, że po raz kolejny pani przewodnicząca zwołuje posiedzenie wyjazdowe w poniedziałek. Poniedziałek jest to tradycyjny dzień, kiedy posłowie spotykają się z wyborcami, kiedy wielu z nas ma zapełnione kalendarze z bardzo dużym wyprzedzeniem. Ponawiam prośbę, żeby tego rodzaju inicjatywy realizować w tygodniu niesejmowym, w środku tygodnia. Wtedy na pewno łatwiej będzie nam zwiększyć frekwencję na podobnych posiedzeniach, co leży we wspólnym interesie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, w pełni się zgadzam, co już uczyniłam tłumacząc się i przepraszając przed pana wypowiedzią. W związku z tym, że nie z naszej winy posiedzenie Komisji zostało odwołane, postarałam się połączyć tematy, żeby państwa nie fatygować. Wystąpiłam również o materiały, które państwa interesują. Rozumiem kwestię poniedziałku. Próbowałam, ale niestety pan minister jest w Brukseli. Wydawało mi się, że bez informacji, bez konfrontacji z panem ministrem, z tym, co ma nam do powiedzenia, posiedzenie Komisji nie bardzo wyczerpywałoby znamiona rzetelnego, dokładnego, po prostu takiego posiedzenia, jakiego byśmy się spodziewali. W związku z tym mogę tylko państwa przeprosić. Bardzo proszę o powtórzenie panu ministrowi Gróbarczykowi, że na pewno będziemy nalegać, że jeżeli mamy cokolwiek organizować, to, żeby rzeczywiście nie kolidowało to z naszą pracą poselską albo żeby odbywało się w Warszawie, dlatego że tutaj obradujemy, tutaj mamy posiedzenia Komisji. Dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałaby zabrać głos? Już panu mówię, jaki jest trzeci temat. Jest to funkcjonowanie przystani rybackiej w Rewalu. Jest to temat, który już miał być. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

Korzystając z okazji chciałbym podziękować za zaproszenia na dwa rybackie posiedzenia Komisji. Nie chciałem mieszać dodatkowych pytań, ponieważ była tam sporna sprawa.

Chciałbym natomiast zapytać pana ministra o pewną rzecz. Na jakim etapie znajduje się ratyfikacja Konwencji MOP-u o pracy na statkach rybackich? Jest to jedna kwestia, która dotyczy poruszanych przez nas tematów związanych z żeglugą.

Chciałbym również, pani przewodnicząca, zwrócić uwagę na sprawę, która dotyczy ubezpieczeń i podatków marynarzy. Do dnia dzisiejszego nie ma żadnej reakcji ani żadnego konkretnego pomysłu. Nie wiem, czy w ministerstwie toczą się jakieś prace w tym zakresie. Chciałbym przypomnieć, że we wrześniu Związek Armatorów Polskich razem ze wszystkimi związkami zawodowymi zgłosił konkretne propozycje. Od tamtego czasu brak jest jakiejkolwiek reakcji ze strony ministerstwa. Jest to druga sprawa.

Trzecia sprawa. Panie ministrze, z całym szacunkiem, sprawa dotyczy Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych. Z całym szacunkiem dla wszystkich zaangażowanych osób, sprawa ta ciągnie się już od kilku lat. W tej chwili przedsiębiorstwu grozi likwidacja. Przedsiębiorstwo może utracić czterysta miejsc pracy. Są to umowy o pracę. Kilkakrotnie zgłaszaliśmy tę sprawę na posiedzeniach komisji sejmowych oraz zespołu trójstronnego. Do dzisiejszego dnia nie ma żadnej konkretnej reakcji w tej sprawie.

W związku z tym wczoraj w imieniu strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego – kopie wystosowaliśmy do pani przewodniczącej, do pana prezydenta, do pani premier, do pana prezesa Prawa i Sprawiedliwości – skierowaliśmy apel: „ratujmy ostatnią polską firmę hydrotechniczną”. W kontekście planów rządu przekopu Mierzei Wiślanej, udrożnienia kanałów, itp., w kontekście wszystkich ambitnych planów, które popieramy, chciałbym zapytać, kto będzie wykonywał wszystkie te prace. Czy czekamy, żeby firmy zagraniczne jak np. Boskalis – nie mam nic przeciwko firmom zagranicznym – wystawiały nam dwukrotnie wyższe rachunki? Tak może się zdarzyć.

Przecież jest to firma, która jest polską firmą. W tej sprawie potrzebna jest jakaś zdecydowana reakcja ze strony rządu. Było to wielokrotnie omawianie. Nie chcę przedłużać swojej wypowiedzi, ponieważ sprawa ta jest doskonale wszystkim znana. Wszyscy wiedzą, o co chodzi z Przedsiębiorstwem Robót Czerpalnych i Podwodnych. Ośmieliłem się o tym powiedzieć, dlatego że występuję w imieniu pracowników, jak też w imieniu interesu gospodarczego i ekonomicznego naszego państwa. Ktoś będzie musiał wykonywać inwestycje. Jeżeli zlikwidujemy firmę, kto będzie robił podejścia do portów, pogłębiania i to wszystko, co w tej chwili wykonuje Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście na posiedzeniach Komisji przynajmniej próbowaliśmy wypracować jakieś rozwiązanie z Ministerstwem Finansów. Jest to też wpisane do planu pracy. Będziemy wracać do tego tematu. Słusznie pan powiedział.

Chciałabym, żeby pan minister powtórzył to panu ministrowi Gróbarczykowi. W kontekście Mierzei Wiślanej oraz wzmacniania polskich firm na rynku należałoby się temu przyjrzeć, i to jak najszybciej. Nie chcemy, żeby losy firmy były tragiczne. Chcielibyśmy, żeby dalej funkcjonowała na naszym rynku, dlatego że po prostu jej się to należy. Bardzo proszę, żeby pan minister to powtórzył, sięgnął do materiałów, żebyśmy mogli iść do przodu w tej sprawie. Proszę też spojrzeć na plan pracy Komisji. Chcemy do tego wrócić, tylko że chcemy też, żeby Ministerstwo Finansów przedstawiło nam już jakiś konkret. Osoby, które przychodziły na posiedzenia Komisji, albo nie były decyzyjne, albo nie były w stanie powiedzieć nam nic konkretnego. Upieranie się przy starym stanowisku to nie jest rozwiązanie. Wszyscy inni na tym zyskują, a my mamy w perspektywie dobicie polskiej firmy.

Dziękuję za przypomnienie. Mam wspomniane pismo. Dzisiaj je dostałam. Jeżeli pan minister sobie życzy, może je ode mnie uzyskać. Zaraz panu przekażę.

Dziękując za przybycie na posiedzenie Komisji, zapraszam na następne. Dziękuję za przybycie. Pozdrawiam serdecznie. Do zobaczenia, może w końcu w Trójmieście.